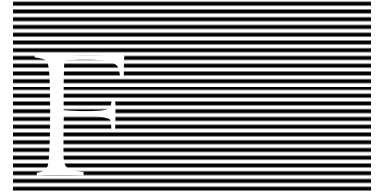


ECA-CEA



**ECA/SRO-CA
ECONOMIC COMMISSION FOR AFRICA/
SUB-REGIONAL OFFICE FOR CENTRAL AFRICA**

**CEA/BUREAU AFRIQUE CENTRALE
COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE/
BUREAU SOUS-REGIONAL POUR L'AFRIQUE CENTRALE**



Distr.: LIMITÉE

ECA/SRO-CA/NRP/06/01

FEVRIER 2006

Original : Français

**Réunion des experts en transports et travaux publics
de l'Afrique Centrale sur le programme régional
d'infrastructures de transport et la facilitation du
transit dans les couloirs en Afrique Centrale**

17-18 mars 2006
Yaoundé, Cameroun

**Facilitation du Transport et du Transit en Afrique Centrale :
Note introductive**

I. Introduction

1. Les coûts de transport en Afrique centrale sont parmi les plus élevés au monde. Ils sont particulièrement lourds pour les pays sans littoral. Ces coûts lourds entraînent un pourcentage élevé de la valeur des biens, avec pour incidence une augmentation des prix à la consommation des biens importés. Celle-ci constitue une entrave à la compétitivité des exportations des pays et de la sous-région et d'une manière générale au développement de cette dernière.
2. Les longs délais d'attente dans les ports et au passage des frontières, des redevances inappropriées et des formalités complexes sont autant de facteurs de ces coûts élevés.
3. Au cours de la dernière décennie, des initiatives ont été développées dans la sous-région en vue de réduire ces délais et de rendre moins complexes les formalités, processus et procédures de transit, et aussi de se conformer aux normes et pratiques internationales.
4. Le présent rapport examine certaines de ces initiatives le long de principaux couloirs de transit de l'Afrique centrale, en particulier ceux reliant les pays sans littoral aux ports maritimes. Il met également en exergue les bonnes pratiques en vigueur dans les autres sous-régions du continent, ainsi que les contributions des organisations internationales à la facilitation du transit dans les couloirs en Afrique centrale.

II. Les initiatives de l'Afrique Centrale en matière de facilitation des transports et du transit

5. En Afrique centrale, les coûts des bien marchands sont très élevés. Parmi les facteurs de cette situation qui constitue une entrave à l'accroissement des échanges commerciaux, on cite les coûts très élevés de transport, de formalités liées à la collecte et au traitement des informations, et induits par les lenteurs administratives et douanières, notamment les majorations des frais de transport et d'inventaire.

6. La facilitation de transit a trait à une procédure visant à réduire ces coûts. Elle inclut entre autres, la mise en place d'un cadre réglementaire approprié, la transparence dans les transactions, l'harmonisation des normes techniques de véhicules et la conformité des pays aux réglementations sous-régionales ou internationales, en la matière.
7. Dans les années 90, les Etats membres de la défunte Union Douanière et Economique de l'Afrique Centrale (UDEAC) ont conçu une telle procédure, dénommée Transit Inter -Etats des Pays de l'Afrique Centrale (TIPAC). Celle-ci, comme le stipule l'article 34 du traité modifié de l'Union¹, est le régime du transit international de l'Afrique Centrale. Il devrait être appliqué par tous les Etats membres. L'expérience a montré cependant que tel n'était pas le cas, ce qui a amené certains Etats membres à signer de façon bilatérale des conventions pour assurer leurs importations : la République centrafricaine et du Tchad ont séparément fait ce type d'arrangements avec le Cameroun.

II.1 L'initiative TIPAC

8. L'initiative TIPAC a été adoptée par l'UDEAC (plus tard CEMAC) comme régime de transit international de la sous-région en novembre 1991. Son objectif principal est de faciliter le transport en transit des marchandises importées au lieu de destination finale. Dans le détail, la mise en œuvre de l'initiative TIPAC devait contribuer à : la simplification des procédures de transit ; la réduction des postes de contrôle routier ; l'accroissement de la productivité des véhicules ; l'amélioration de la qualité des services de transport et de l'administration fiscale, et au renforcement de la sécurité du transport international.
9. Il était prévu que cette mise en œuvre se fasse parallèlement à la modernisation de l'administration douanière, l'amélioration des infrastructures régionales de transport, et l'harmonisation des

¹ En novembre 1991, le traité de l'UDEAC a été modifié pour introduire l'article 34 qui généralise les régimes de transit dans tous les Etats de l'Union et désigne le TIPAC comme régime du transit international des pays de l'Afrique centrale.

réglementations nationales relatives aux normes techniques des véhicules.

10. L'engagement des Etats membres pris à Libreville en novembre 1991 ne s'est traduit jusqu'ici que par le choix d'itinéraires de transit appelés itinéraires structurants, l'adoption d'un manuel de mise en œuvre du TIPAC et l'élaboration d'un cadre juridique communautaire pour le transport international des marchandises : code de la route, code de l'aviation civile. Par ailleurs, quatre pays, le Cameroun, le Congo, la République du Congo et la République Démocratique du Congo ont créé en 2004, la Commission internationale du Bassin du Congo, de l'Oubangui et de la Sangha (CICOS). Celle-ci a comme missions « l'harmonisation, la coordination, l'élaboration, le suivi, l'exécution et l'évaluation des politiques et actions des Etats membres et autres organisations publiques et privées aux niveaux sous-régional, régional et international, dans le secteur de la navigation intérieure en matière de l'exploitation, des infrastructures et des voies navigables ».
11. Selon certaines études relatives au TIPAC, la lenteur dans la mise en oeuvre de ce régime trouverait entre autres ses origines dans l'absence d'un suivi continu, de sensibilisation des pays et de vulgarisation (malgré la publication d'un manuel sur le TIPAC), et le coût très élevé du cautionnement du régime (25 à 45 milliards de FCA par an en 1998)²
12. Des réflexions ont été initiées au début des années 2000 en vue de remédier à cette situation. Ainsi en :
 - 2004 à Brazzaville, les experts en matière de facilitation de transport et transit de la CEMAC ont formulé un certain nombre de recommandations concernant à la fois les aspects infra structurels et institutionnels, et les aspects douaniers. En particulier, il a été recommandé de doter la CEMAC d'un centre efficace pour le déplacement des marchandises de/vers les pays enclavés et d'améliorer l'efficacité des corridors.

² Cabinet Louis Berger, Paris France

- 2004 à Douala, il a été recommandé de mettre en place un cadre général pour la mise en oeuvre d'un programme de facilitation. Ce cadre inclura un comité de facilitation aux niveaux régional et national, un comité de pilotage, et une structure devant gérer le corridor.
13. Ces recommandations connaissent un début d'exécution avec notamment la création d'un comité national de facilitation en RCA et les études en cours sur financement de la Banque Mondiale pour la mise en place des comités de gestion des corridors, le diagnostic sur l'état des lieux et identification des principales parties prenantes intervenant sur le corridor multimodal Pointe-Noire-Brazzaville-Bangui- Matadi- Kinshasa- Kisangani de la CICOS.

II.2 Les conventions bilatérales entre le Cameroun et ses voisins enclavés

13. Le Cameroun et ses deux voisins enclavés, le Tchad et la République centrafricaine, ont signé des conventions bilatérales, en vue de faciliter le transport de transit. Celles-ci, qui constituent de bons exemples de coopération bilatérale notamment entre un pays de transit et des pays sans littoral, sont basées sur deux textes réglementant les transports de l'UDEAC, l'Acte 5/96 du 5 juillet 1996 portant réglementation des conditions d'exercice de la profession de transport routier inter-Etats de marchandises diverses, et l'Acte 3/96 du 5 juillet 1996 portant adoption du cadre juridique d'exploitation des transports routiers inter-Etats de marchandises diverses.
14. Entre autres choses, ces conventions identifient les couloirs de transit qui doivent être conjointement gérés par les autorités nationales camerounaises et celles de la RCA et du Tchad, chargées du transport terrestre des marchandises. Elles précisent également le pourcentage de fret susceptible d'être acheminé par les transporteurs camerounais et leurs homologues de ces pays enclavés, et stipulent clairement que tous les véhicules possédant les documents requis et faisant la navette dans les couloirs identifiés ne devraient

être soumis qu'à des contrôles simples à des points de contrôle choisis d'un commun accord.

II.2.1 La Convention en matière de transports terrestres de marchandises entre la République du Cameroun et la République centrafricaine

15. La Convention a été signée le 22 décembre 1999. Elle prévoit que :

- Le partage du frêt est de 60% pour les transporteurs centrafricains et de 40% pour les transporteurs camerounais. La répartition du frêt est gérée par le Bureau d'Affrètement Routier Centrafricain (BARC) et le Bureau de Gestion de Fret Terrestre Camerounais (BGFT). Ces deux structures sont chargées de tout instrument de facilitation du transport en transit, notamment de la vignette spéciale et du sauf-conduit international ;
- Tout véhicule de l'un ou l'autre des Etats munis d'une lettre de voiture, d'une vignette spéciale et d'un sauf-conduit international délivrés par les organismes compétents ne peut être soumis à un contrôle routier quelconque qu'à des points fixes déterminés de commun accord par les autorités compétentes des deux pays.

La Convention définit également les itinéraires et couloirs de transit des marchandises en provenance ou à destination de Bangui.

II.2.2 La Convention en matière de transports routiers entre la République du Tchad et la République du Cameroun

16. Elle a été signée le 13 avril 1999, et prévoit que :

- Le partage du frêt est de 65% pour les transporteurs tchadiens et de 35% pour les transporteurs camerounais. La répartition du fret est gérée par le Bureau National du Fret Tchadien (BNF) et le Bureau de Gestion de Fret Terrestre Camerounais (BGFT). Ces deux structures sont chargées de tout instrument de facilitation du transport en transit, notamment de la vignette spéciale et du sauf-conduit international ;

- Tout véhicule de l'un ou l'autre des Etats munis d'une lettre de voiture, d'une vignette spéciale et d'un sauf-conduit international délivrés par les organismes compétents ne peut être soumis à un contrôle routier quelconque qu'à des points fixes déterminés de commun accord par les autorités compétentes des deux pays.

La Convention définit également les itinéraires et couloirs de transit des marchandises en provenance ou à destination de N'djamena.

17. Selon certains opérateurs, les termes de ces conventions bilatérales ne sont pas appliqués sur le terrain. Pour exemples, en 2002,

- Le système d'escorte de convois mis en place par les Douanes camerounaises était encore en vigueur pour des raisons de sécurité (garantie contre la fraude) alors que celui-ci est censé être remplacé par la lettre de voiture internationale et les points de contrôle ;
- Le nombre de postes de contrôle restait élevé (au moins 20 entre Douala et Bangui ou N'djamena) ;
- Les paiements irréguliers demeuraient une réalité. Les opérateurs rapportent que des paiements d'une valeur de pas moins de 250.000F CFA ont été effectués pour un voyage de Bangui à Douala, et de 450.000 F CFA entre Douala et N'djamena ;
- De longues attentes aux postes - frontières persistent à cause des heures de fermetures (les postes - frontières n'ouvrent pas 24 heures sur 24). De plus, des opérateurs signalent que certaines villes prennent unilatéralement des mesures visant à interdire la circulation de poids lourds à certaines heures.

III. Les expériences d'autres sous-région

18. Certains pays de la CEEAC, sont membres d'autres Communautés Economiques Régionales. Pour exemples, l'Angola, le Burundi, la République Démocratique du Congo et le Rwanda, sont membres du

COMESA. L'Angola et la RDC sont aussi membres de la SADC. Cette situation rend encore plus utile, l'examen des expériences d'autres sous-régions en matière de facilitation des transports et de transit.

III.1 Les expériences de la SADC et de la COMESA

19. La SADC et le COMESA ont établi des protocoles en matière de transport. Ils ont également mis en place des initiatives en vue de faciliter le transport et le transit entre les Etats- membres. Celles-ci sont résumées dans le tableau-ci après.

Tableau 1: Mesures de facilitation de transport et de transit de la COMESA et de la SADC

Mesures adoptées par le COMESA	Mesures adoptées par la SADC
<ul style="list-style-type: none"> • Une Déclaration Unique des Marchandises (DD-COM) en remplacement de la DTDR • Un système de garantie douanière régionale • Adoption d'un système d'assurance commun et institution d'une carte jaune • Une assurance contre tiers • Harmonisation du poids et des dimensions des véhicules • Harmonisation des péages du transit routier • Institution d'une licence de transit similaire au TIR 	<ul style="list-style-type: none"> • Une Déclaration Unique des Marchandises (DD-COM) en remplacement de la DTDR. • Harmonisation du poids et des dimensions des véhicules • Harmonisation des péages du transit routier • Cadre juridique de contrôle des surcharges et de gestion des ponts bascules • Adoption d'un système d'assurance commun et institution d'une carte jaune • Harmonisation des normes et spécifications de construction routière

européen.	<ul style="list-style-type: none"> • Définition et désignation des routes régionales et numérotation • Harmonisation de la formation des conducteurs de véhicules et la délivrance des permis de conduire.
-----------	--

Source: CEA/ Afrique centrale : Rapport sur l'Etat des lieux des infrastructures de transport de l'Afrique centrale(Janvier 2002)

20. En outre, ces pays, ainsi que certains Etats de l'Afrique de l'Est, participent aux initiatives de couloirs de transport telles que celles du Couloir Nord et du Couloir central. Le Couloir Nord relie les pays sans littoral des Grands Lacs, à savoir le Burundi, le Rwanda, l'Ouganda et la République démocratique du Congo, au port maritime kenyan de Mombassa, tandis que le Couloir central connecte le port de Dar- es-Salaam aux mêmes pays enclavés des Grands Lacs.

III.1.1 L'Accord de transit du Corridor Nord

21. Signé le 19 février 1985³ par le Burundi, le Kenya, le Rwanda et l'Ouganda auxquels s'est joint la RDC en 1987, l'Accord de transit du Corridor Nord constitue un autre exemple de coopération entre pays côtiers et pays enclavés. Son objectif principal est la simplification et l'harmonisation de la documentation et des procédures de transport et de transit en vue de réduire de la durée de transit et l'incidence de la

³ L'Accord était entré en vigueur le 15 novembre 1986 pour une durée de 10 ans, et la RDC y a adhéré en 1987. Au terme de cette période, il a été constaté que toutes les mesures de facilitation prévues n'avaient pas été intégralement appliquées et la situation du transport de transit, bien qu'ayant enregistré les avancées susmentionnées, n'était pas encore satisfaisante. L'accord a alors été prorogé le 15 novembre 1996, pour une période de 10 ans.

fraude et de l'évasion fiscale. Son application a permis les réalisations suivantes:

- Création d'un schéma institutionnel constitué d'un organe politique au niveau ministériel (l'Autorité de Coordination du Transport de Transit), d'un organe exécutif permanent (le Secrétariat Permanent) et d'un cadre de concertation impliquant tous les acteurs, dont le secteur privé en particulier (le Forum des partenaires);
- Mise en application d'importantes mesures de facilitation comme l'harmonisation et la standardisation des documents douaniers par l'adoption de la Déclaration de Transit Douanier par Route (DTDR);
- Création d'un système harmonisé d'assurance véhicules, valable sur tous les territoires des 5 pays signataires de l'Accord;
- Adoption de la Lettre de Transport Ferroviaire Standardisée;
- Harmonisation des heures d'ouverture des postes frontaliers de pays voisins;
- Application d'un tarif portuaire uniforme au trafic en transit au port de Mombasa;
- Harmonisation des charges à l'essieu et au poids total roulant;
- Application d'une redevance sur le trafic de transit pour financer les activités du secrétariat de l'ACTT;
- Réduction des durées de transit qui entre Mombasa et les pays enclavés sont passées de 25/30 jours à 12/15 jours pour Bujumbura, et de 15 jours à 6/8 jours pour Kigali.

22. Cependant, le transport de transit dans le corridor Nord est encore handicapé par de nombreuses barrières physiques et non physiques,

dont la plupart sont dues à la non-application de certaines de ses dispositions. On note pour exemples:

- La non-utilisation par les administrations des Etats de la DTDR, comme document douanier unique pour le trafic de transit;
- L'introduction de nombreux postes de contrôles et de zones d'arrêt obligatoires pour les véhicules en transit (27 postes de contrôle policier entre Mombasa et la frontière ougandaise, 4 postes de contrôle et 5 zones d'arrêt obligatoire en Ouganda pour les véhicules en transit);
- L'exigence dans les pays traversés, d'une caution de garantie pour les marchandises en transit;
- L'obligation d'une escorte policière des véhicules en transit sur le territoire kenyan qui de plus, n'est organisée que 3 fois par semaine;
- La non-application des mesures d'harmonisation des charges à l'essieu et au poids total roulant, et la persistance de disparités dans les réglementations nationales (poids total roulant autorisé de 58 tonnes en Ouganda et de 56 tonnes au Kenya) et dans les caractéristiques des équipements de contrôle des charges à l'essieu;
- La non-application de l'harmonisation des heures d'ouverture des postes frontaliers des pays voisins;
- Le mauvais état des infrastructures consécutif à un entretien insuffisant.

23. Les principales raisons avancées pour expliquer cette situation sont notamment:

- L'insuffisance des ressources allouées à l'entretien des infrastructures du corridor par les Etats;

- La non- prise en compte des dispositions de l'Accord dans les législations et réglementations nationales;
 - L'insuffisance des ressources financières et humaines du secrétariat permanent;
 - La faible implication du secteur privé, et;
 - La mauvaise coordination entre les organisations sous régionales dont les pays signataires de l'Accord sont membres.
24. Il est à rappeler que les dispositions de l'Accord de transit du corridor nord sont complétées par les mesures communautaires d'harmonisation et de facilitation du transport routier adoptées par le COMESA et la SADC, résumées dans le tableau 1. En rapport avec ces mesures, des consultations sont en cours entre le COMESA et la SADC, pour revoir les normes de charges à l'essieu et de poids total roulant, de dimensions des véhicules, de péages du transit routier, et pour harmoniser les disparités mineures entre leurs réglementations respectives.
25. Enfin, dans le but de créer des postes-frontières communs, le COMESA et la SADC travaillent actuellement sur une initiative visant à harmoniser les dispositions juridiques/réglementaires à CES postes. Les deux communautés travaillent également à la mise en place des commissions de gestion des couloirs et d'observatoires des mauvaises pratiques dans les couloirs de transit.

III.1.2 L'expérience de l'Afrique orientale et australe

26. En matière de facilitation de transport et transit, la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) dont environ deux-tiers des membres appartiennent aussi à la COMESA, applique un bon nombre de mesures de facilitation de transport de cette dernière. La CAE a également élaboré un protocole de coopération en matière de normalisation, d'assurance de la qualité, de métrologie et de tests.

II.1.3. L'expérience de l'Afrique de l'Ouest

- Les conventions sous-régionales

26. En Afrique de l'Ouest, la CEDEAO et l'UEMOA ont adopté deux conventions sur le transport : les conventions Transport inter-Etats (TIE) et Transit routier inter-Etats de marchandises (TRIE). Ces conventions, qui ont été signées toutes deux en 1982 et sont entrées en vigueur, définissent les conditions du transport routier entre Etats membres et prévoient le transit sans interruption des marchandises.

27. La CEDEAO a introduit un système d'assurance automobile commune dénommée Carte brune. Le système couvre la responsabilité civile et les frais médicaux. En outre, la CEDEAO a adopté le Système douanier d'informations automatisées (SYDONIA) en 1990. Actuellement, la CEDEAO et l'UEMOA cherchent à mettre en place des postes-frontières communs qui permettraient entre autres, de résoudre le problème de la différence des horaires de travail aux postes - frontières adjacents, source de retards dans le transit. Les deux institutions sont également sur le point de mettre en place des commissions de gestion des couloirs et des observatoires des mauvaises pratiques dans les principaux couloirs de transit.

- Les accords bilatéraux

28. De nombreux accords bilatéraux sur le transport routier international ont été conclus entre les pays de l'Afrique de l'Ouest : on estime dans la zone de l'UMOEa à plus de 100, les accords conclus entre les Etats dans le domaine du transport. Par ailleurs, le transport routier dans cette sous-région est à 70% réglementé par les accords bilatéraux, les accords sous-régionaux ne représentant que 30% de la réglementation.

29. On note également dans le domaine du transport maritime et toujours dans le cadre des accords bilatéraux, la mise en place d'installations spéciales dans certains ports maritimes d'Afrique de l'Ouest qui desservent des pays enclavés.

IV. La contribution des Organisations internationales à la facilitation de transports et de transit

30. Les organisations internationales jouent un rôle décisif dans les initiatives de facilitation de transport en Afrique. Elles assistent les pays africains et les CER de diverses manières, notamment par le renforcement des capacités et/ou l'assistance technique et par le financement d'études et de projets relatifs à la facilitation du transport.

IV.1 La Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique

31. La Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), à travers son Bureau Sous-régional pour l'Afrique Centrale (BSR-AC) contribue également à la réflexion sur la facilitation du transit à travers des études et des assises qu'elle finance parfois. Cette réflexion a conduit entre autres,

IV.1.1 Au Programme d'Action d'Almaty

32. En août 2003, une Conférence internationale sur la coopération en matière de transport en transit a réuni à Almaty, des ministres des pays en développement sans littoral et de transit, des représentants des pays donateurs et des institutions internationales de financement et de développement. Cette conférence organisée sous l'égide de la Commission, a adopté un programme d'action duquel nous les recommandations suivantes, spécifiques à la facilitation de transport ont été extraites :

- Des efforts supplémentaires doivent être déployés, dans la limite des ressources financières disponibles, pour faciliter le transport en transit grâce aux postes - frontières, généraliser l'utilisation des technologies de l'information, mettre en place des systèmes de contrôle douanier efficaces, veiller à la simplification des documents et des procédures et renforcer les capacités des

organismes publics dans le domaine du commerce et de la facilitation des échanges;

- Les pays en développement sans littoral et de transit devraient envisager de devenir parties prenantes aux conventions et instruments internationaux applicables aux divers sous-secteurs du transport et les mettre en œuvre de manière efficace; il s'agit notamment du transport routier, ferroviaire, fluvial et multimodal;
- Les pays en développement sans littoral et de transit devraient envisager de créer, le cas échéant, et/ou de renforcer les commissions de transport nationales existantes qui associent tous les principaux acteurs, y compris le secteur privé.

IV.1.2. A la Déclaration des Ministres africains chargés des Transports et des Infrastructures de transport et les Objectifs de développement du Millénaire (ODM)

33. A l'issue de leur assise tenue à Addis Abéba le 6 avril 2005, les Ministres africains chargés des Transports et des Infrastructures de transport et les Objectifs de développement du Millénaire (ODM) ont adopté une déclaration qui entre autres contient des objectifs en matière de facilitation de transports. Ces objectifs sont reproduits ci-dessous:

- Réduction de moitié des coûts de transport pour les pays sans littoral et de transit ;
- Elimination de toutes les barrières physiques et non-physiques qui allongent la durée du transport, les délais de dédouanement, compliquent les formalités aux frontières et entravent la circulation des biens et services d'ici à 2015 ;
- Harmonisation et Application par toutes les CER d'ici 2015 des limites de charge à l'essieu ainsi que des normes techniques des équipements et des infrastructures pour tous les modes de transport ;

- Amélioration des services de tous les modes de transport, la réduction de leurs tarifs et la facilitation de la circulation des personnes et des biens dans tous les pays africains d'ici à 2015; et
- Respect et adhésion aux conventions sur le transport international relatives à la sécurité et à la facilitation des échanges.

IV.1.3 **Le Plan Directeur consensuel des Transports de l'Afrique centrale**

34. Le Plan Directeur Consensuel des Transports de l'Afrique Centrale (PDCT-AC), a été adopté par les Chefs d'Etat de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC) en janvier 2004. Ce Plan contient 184 projets, représentant les besoins collectifs de la sous-région en matière de développement des infrastructures, exprimés par les Etats-membres en 2003. Les couloirs de transit de la sous-région y figurent en bonne place parmi ces projets, qui font actuellement l'objet d'une priorisation en vue de maximaliser les chances de mobilisation des ressources nécessaires à leur financement. Les résultats de cette priorisation seront examinés par une Conférence des Ministres de Transports/Travaux Publics de l'Afrique Centrale. Celle-ci pourrait se tenir à Brazzaville (Congo) en avril 2006. Par contre, la réunion ad hoc du groupe d'experts en transports/travaux publics de l'Afrique centrale, sur le programme régional d'infrastructures de transport et sur la facilitation de transit dans les couloirs en Afrique centrale, qui doit précéder cette conférence a déjà eu lieu, les 17 et 18 mars 2006 à Yaoundé. Les conclusions et recommandations de cette réunion figurent en annexe du présent rapport.

IV.1.4 Le Programme de politique de transport en Afrique subsaharienne (SSATP)⁴

35. Le Programme de politique de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) contribue de manière particulière à la facilitation du transport. En effet, celle-ci est un élément important de son domaine thématique relatif à l'intégration régionale et au transport. Le SSATP a permis de créer et de rendre opérationnel la Commission de coordination du transport des CER (CCT-CER). En février 2005, lors d'une réunion qui s'est tenue au siège de la CEA à Addis-Abeba, la Commission a élaboré un plan de mise en oeuvre des activités des CER qui doivent être menées dans le cadre du SSATP. Ces activités comprennent la création d'observatoires des mauvaises pratiques, les contrôles de sécurité portuaire, la mise en place de commissions de couloirs, l'harmonisation des dispositions juridiques/réglementaires aux postes - frontières et l'assistance technique.

36. Comme mentionné plus haut, le SSATP a également, contribué à la réalisation de l'état des lieux et identification des principaux partenaires intervenant sur le couloir multimodal Pointe-Noire-Brazzaville-Bangui-Matadi- Kisangani de la CICOS.

IV.1.5 Les partenaires en développement

37. Le NEPAD, dans son Plan d'action sur les infrastructures, a également reconnu la facilitation du transport en tant que domaine prioritaire, et dans ce contexte, la Banque africaine de développement (BAD), l'Union européenne, l'USAID et le Japon apportent leur soutien (allocation des fonds) à des CER telles que la CEDEAO et l'UEMOA pour la création d'observatoires des mauvaises pratiques, le paiement des services des experts en facilitation du transport et du commerce, l'évaluation de la situation des couloirs de transit, ainsi que la réhabilitation de certains d'entre eux.

⁴ Une initiative conjointe CEA/Banque mondiale, avec la participation de la majorité des pays de l'Afrique subsaharienne (32), des CER et du secteur privé en tant que partenaires.

V. Recommandations

38. Lors de l'atelier de restitution de l'étude sur la définition d'un programme de facilitation des transports sur les corridors en zone CEMAC tenue à Douala du 02 au 04 novembre 2005, il a été souligné la nécessité de « donner au TIPAC le caractère de facilitation qui devait le caractériser à sa création ». La CEA qui a pris part à cet atelier a appuyé cette recommandation, tout comme les mesures qui ont été préconisées pour la mise en oeuvre de cette recommandation, notamment :

- L'utilisation des acquis de la sous-région en matière de facilitation de transit obtenus par l'application des conventions de transport signées entre le Cameroun et le Tchad d'une part et entre le Cameroun et la RCA d'autre part ;
- L'harmonisation des diverses initiatives de facilitation de transit en Afrique centrale, à l'intérieur de chaque corridor et entre les corridors de transit ;
- La mise en place des comités de gestion des corridors, conformément aux dispositions y relatives du NEPAD : Les institutions qui ont déjà des acquis dans ce domaine assureraient le leadership ;
- La création des postes de contrôle juxtaposés aux frontières ;
- L'harmonisation des normes techniques des équipements et des infrastructures pour le transport routier ;
- La levée d'un Titre de transit TIPAC, sommaire et unique, au point de départ de l'opération de transit routier, et ;
- La mise en place d'un fonds de garantie jouant le rôle de caution.

A ces recommandations s'ajoutent les priorités définies par le CCT-CER qui prévoient :

V.1 A court terme,

- Au niveau du Couloir Douala-Djamena-Bangui
 - ❖ La mise en place d'un mécanisme de gestion du couloir;
 - ❖ La création d'un observatoire des mauvaises pratiques
 - ❖ ; et
 - ❖ La réalisation du contrôle de sécurité du port de Douala
- Au niveau du corridor multimodal Pointe- Noire-Brazaville-Bangui, Matadi-Kinshasa-Bangui-Kisangani
 - ❖ La création d'un observatoire multimodal intégrant les voies d'eau intérieures

V.2 A moyen, voire long terme,

- L'extension à tous les couloirs importants de la sous-région de l'Afrique centrale des mesures sus-mentionnées
- La création, le cas échéant, et/ou le renforcement des commissions de transport nationales existantes qui associent tous les principaux acteurs, y compris le secteur privé ; et
- L'organisation d'un atelier sur la mise en oeuvre efficace des conventions et instruments internationaux applicables aux divers sous-secteurs du transport, notamment le transport routier, ferroviaire, fluvial et multimodal.